

SPEDYCJA – konwencje i umowy

materiały do wykładów dla 5 sem. TiL stacjonarne

— prowadzący: dr Adam Salomon

stan materiałów na poniedziałek, 26 września 2016

ADR – umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. została ratyfikowana przez Polskę w 1975 r. – wszystkie strony umowy zostały wymienione na stronie internetowej [Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych](#).

Umowa ADR jest to obszerny akt prawny, obejmujący zakresem regulacji szereg dziedzin związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Składa się ona z Umowy właściwej, określającej stosunki prawne między uczestniczącymi stronami oraz z załączników A i B, które zawierają przepisy regulujące w szerokim zakresie warunki przewozu poszczególnych towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym.

Przepisy umowy są nowelizowane w cyklu dwuletnim - uaktualniona oficjalna polska wersja językowa umowy (tekst jednolity) jest ogłaszana w Dzienniku Ustaw.

Przepisy krajowe:

- [Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania](#)
- [Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 czerwca 2012 r. w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie sprawozdania dotyczącego kontroli drogowego przewozu towarów niebezpiecznych](#)
- [Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych](#)

Przepisy międzynarodowe:

Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych - ADR

- [Umowa ADR 2015](#)
- [Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów](#)
- [Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych](#)

Przepisy Umowy ADR 2015

Pliki zawierające przepisy Umowy ADR mają wyłącznie charakter pomocniczy i nie stanowią źródła prawa. Źródłem prawa jest Umowa ADR ogłoszona w Dzienniku Ustaw.

- [Strona tytułowa, spis treści, umowa właściwa, protokół](#) (PDF 462 KB)
- [Część 1 - ADR 2015](#) (PDF 1015 KB)
- [Część 2 - ADR 2015](#) (PDF 1.60 MB)
- [Część 3 \(1\) - ADR 2015](#) (PDF 208.52 KB)
- [Część 3 \(2\) - tabela A ADR 2015](#) (PDF 2 MB)
- [Część 3 \(3\) - ADR 2015](#) (PDF 860.99 KB)
- [Część 4 - ADR 2015](#) (PDF 1.97 MB)
- [Część 5 - ADR 2015](#) (PDF 2 MB)
- [Część 6 - ADR 2015](#) (PDF 5 MB)
- [Część 7 - ADR 2015](#) (PDF 592.83 KB)
- [Część 8 - ADR 2015](#) (PDF 610.08 KB)
- [Część 9 - ADR 2015](#) (PDF 1 MB)

Tabela A ADR, RID i ADN, planowana na 2017 r.

Instytut Przemysłu Organicznego, będący władzą właściwą w zakresie klasyfikacji towarów niebezpiecznych, opracował przy współpracy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju tłumaczenie nazw towarów niebezpiecznych w tabeli A (wspólne dla ADR, RID i ADN).

Polskie nazwy, planowane do użycia w tłumaczeniu ADR/RID/ADN na 2017 rok, podane zostały w ostatniej kolumnie i oznaczone są kolorem niebieskim.

- [Tabela A ADR, RID i ADN na 2017 r.](#) (PDF 6 MB)
- [Tabela A ADR, RID i ADN na 2017 r.](#) (XLSX 290 KB)
- [Ostateczna wersja Tabeli A RID, ADR planowana na 2017 r. uwzględniająca zgłoszone uwagi](#) (PDF 2.78 MB)
- [Ostateczna wersja Tabeli A RID, ADR planowana na 2017 r. uwzględniająca zgłoszone uwagi](#) (XLSX 340.18 KB)

Doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych

Każde przedsiębiorstwo, którego działalność obejmuje przewóz towarów niebezpiecznych albo związane z nim pakowanie, załadunek, napełnianie lub rozładunek, powinno wyznaczyć jednego lub więcej doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych, odpowiedzialnego za wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska, związanych z taką działalnością (z wyjątkiem przypadków określonych w art. 15 ust. 2 ustawy o przewozie o towarów niebezpiecznych).

Doradcą może być osoba, która posiada ważne świadectwo doradcy odpowiednio w zakresie przewozu drogowego, przewozu kolejną lub przewozu żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych.

Świadectwo doradcy otrzymuje osoba, która:

1. posiada wykształcenie wyższe;

- nie była skazana za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu;
- ukończyła kurs doradcy (wymóg ukończenia kursu, dotyczy wyłącznie osób, które nie posiadają ważnego świadectwa doradcy)
- złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu.

Świadectwo doradcy jest wydawane, w drodze decyzji administracyjnej, przez Dyrektora TDT na okres 5 lat, licząc od dnia złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu.

[Egzamin dla doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych](#)

Kierowca przewożący towary niebezpieczne

Do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne w przewozie drogowym, w stosunku do którego Umowa ADR wymaga ukończenia przez jego kierowcę kursu ADR, jest uprawniona osoba, która posiada ważne zaświadczenie ADR.

Zaświadczenie ADR otrzymuje osoba, która:

- ukończyła 21 lat, z wyjątkiem kierowców pojazdów należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- spełnia wymagania określone w przepisach prawa o ruchu drogowym i o transporcie drogowym w stosunku do kierowców wykonujących przewóz drogowy;
- ukończyła odpowiedni kurs ADR:
 - początkowy**, jeżeli ubiega się o wydanie zaświadczenia ADR po raz pierwszy,
 - doskonalący**, jeżeli ubiega się o przedłużenie zaświadczenia ADR;
- złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kończący kurs ADR początkowy albo doskonalący.

Konwencja AETR – umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów, które wykonują międzynarodowe przewozy drogowe

Konwencja AETR to europejska umowa dotycząca pracy załóg pojazdów, które wykonują międzynarodowe przewozy drogowe.

Sporządzono ją 1 lipca 1970 roku w Genewie, a weszła ona w życie 6 lat później. Polska ratyfikowała tę konwencję w październiku 1992 roku.



Konwencja AETR określa:

- Minimalny wiek kierowcy (18 lat – dla pojazdów z naczepami, przyczepami o DMC nie większej niż 7,5 tony; 18 lub 21 lat w przypadku innych pojazdów, lecz musi on posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych; 21 lat dla transportu drogowego pasażerów).
- Czas odpoczynku kierowcy, jego przerwy (45 minut bądź oddzielne okresy co najmniej po 15 minut; dzienny odpoczynek – 11 godzin).
- Czas prowadzenia pojazdu (maksymalny czas jazdy bez przerwy – 4,5 godziny; maksymalny dzienny czas jazdy – 9 godzin).
- Obowiązek montowania oraz używania urządzenia kontrolnego, a także jego homologacji i kontroli każdego dnia, w którym prowadzony jest pojazd samochodowy (przebieg kontrolny – tachograf rejestruje prędkość pojazdu, długość przebytej drogi, ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdu, czas prowadzenia, moment otwarcia wykresówki – tarczy, przerwy w pracy, charakterystyczne dane dotyczące kierowcy oraz pojazdu).
- Obowiązek nadzoru czasu prowadzenia pojazdów przez przedsiębiorstwa.
- Zakaz wynagradzania premią lub dodatkiem do stałego wynagrodzenia kierowców w ramach długości przebytej drogi lub ilości przewiezionych towarów.

Zarówno czas pracy kierowcy, jak i czas odpoczynku muszą być rejestrowane w tachografach na specjalnych tarczach bądź też kartach zapisu. Umowa AETR, która precyzuje czas pracy i odpoczynku kierowców wraz z Kodeksem Pracy stanowi podstawę rozliczania czasu pracy.

Jeśli kierowca oddali się od pojazdu i nie będzie on w stanie użyć tachografu, to musi on wszystkie okresy pracy (z wyłączeniem prowadzenia pojazdu) wprowadzić automatycznie czy też ręcznie do karty zapisu.

Tarcze rejestrujące czas pracy kierowcy muszą być przechowywane przez pracodawcę przez okres co najmniej jednego roku.

Podczas używania kart zapisów kierowca nanosi na nią następujące informacje: imię i nazwisko, datę oraz miejsce rozpoczęcia, zakończenia korzystania z karty, numer rejestracyjny każdego przydzielonego mu pojazdu, godzinę każdej zmiany podróży).

Tachograf to urządzenie pomiarowe, które łączy w sobie funkcje zegara i prędkościomierza.

Rejestruje i zapisuje on w funkcji czasu:

1. chwilową prędkość pojazdu.
2. przejechaną przez pojazd drogę.
3. czas prowadzenia pojazdu.
4. dokładną datę i godzinę otwarcia obudowy zawierającej wykresówkę.
5. tzw. aktywność kierowcy (okres pracy – odpoczynku bądź dyżuru przy pojeździe).
6. pomocniczo: chwilową prędkość obrotową wału korbowego silnika.



Tachograf jest także pomocny przy egzekwowaniu restrykcji w przypadku łamania ograniczenia czasu pracy kierowców pewnych pojazdów (autobusów, ciężarówek). Służy on wówczas do określenia czasu pracy kierowcy.

Należy pamiętać, że samo zainstalowanie takiego urządzenia to nie wszystko. Do jego prawidłowego obsługiwanie potrzebne jest sprawne posługiwanie się wykresówkami, czyli tarczkami tachografu. W ten sposób unikniemy kary pieniężnej podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego.

Rodzaje pojazdów, które muszą posiadać tachografy określone są w art. 3 Rozporządzenia Rady nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 r. Instalacja tych urządzeń rejestrujących oraz ich użytkowanie jest obowiązkiem wszystkich przedsiębiorców posiadających pojazdy zarejestrowane w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej i wykorzystywanych do transportu drogowego osób bądź rzeczy. W przypadku braku tego urządzenia podczas kontroli ITD może nałożyć karę pieniężną w wysokości 3000 zł. Tachografów nie trzeba instalować w pojazdach:

1. przeznaczonych do przewozu rzeczy przy łącznej wadze pojazdu nieprzekraczającej 3,5 tony;
2. konstrukcyjnie przygotowanych do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą;
3. używanych do niehandlowych przewozów towarów w celach prywatnych;
4. wyspecjalizowanych pojazdach pomocy technicznej;
5. pojazdach używanych jako sklepy;
6. pojazdach służących do nauki prowadzenia pojazdu w celu uzyskania prawa jazdy;
7. nieprzekraczających prędkości 30 km/h;
8. używanych wyłącznie do prac rolniczych i leśnych (ciągniki).

Tachografy analogowe mierzą czas przebywania automobilisty za kierownicą na woskowanych dyskach papierowych, lecz są one podatne na fałszowanie. Coraz częściej są one wypierane przez tachografy cyfrowe, zapisujące zakodowane dane na zewnętrznych kartach chipowych oraz w swojej wewnętrznej pamięci.

Cel konwencji AETR:

1. zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
2. popieranie rozwoju, jak również usprawnienie międzynarodowego transportu drogowego pasażerów oraz ładunków,
3. uregulowanie przepisów odnoszących się do warunków zatrudnienia w międzynarodowych przewozach drogowych zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Obecnymi członkami tej konwencji dot. czasu pracy kierowcy są:

Belgia, Dania, Francja, Holandia, Hiszpania, Portugalia, Wielka Brytania, Włochy, Polska, Niemcy, Irlandia, Luksemburg, Szwecja, Norwegia, Grecja, Czechy, Słowacja, Słowenia, Chorwacja, Bośnia i Hercegowina, Białoruś, Jugosławia, Estonia, Łotwa, Mołdawia, Austria i Rosja.

Konwencja ATP – międzynarodowa umowa dotycząca przewozu towarów, artykułów spożywczych szybko psujących się, a także odnosząca się do specjalnych środków transportu dopasowanych do tych przewozów

Konwencja ATP to międzynarodowa umowa dotycząca przewozu towarów, artykułów spożywczych szybko psujących się, a także odnosząca się do specjalnych środków transportu dopasowanych do tych przewozów. Sporządzono ją w Genewie we wrześniu 1970 roku. Weszła ona w życie w sześć lat później. Polska ratyfikowała tę konwencję w 1984 roku.

Reguluje ona wymagania odnoszące się do:

1. temperatury, w której należy przechowywać dany towar;
2. wyposażenia oraz warunków termicznych, jakie musi spełniać dany pojazd;
3. kontroli zgodności z normami środków transportu chłodzonych lub ocieplanych;
4. procedur i metod pomiarów, a także kontroli urzędzeń chłodniczych, grzewczych.



Zawierając umowę ATP, obie strony tej konwencji polepszają warunki zachowania jakości szybko psujących się towarów w czasie ich przewozu. Postanowienia tego porozumienia stosuje się do:

1. przewozów wykonywanych na własny rachunek bądź też na rzecz osób trzecich za pomocą transportu kolejowego lub samochodowego (albo obydwojema tymi rodzajami transportu);
2. przewozów morskich wykonywanych na odległość mniejszą niż 150 km, poprzedzonych przewozami lądowymi. Ładunki muszą być dostarczone bez przeładunku środkami transportu do przewozów lądowych.

Pojazdy do przewozów towarów szybko psujących się, np. przyczepy, naczepy, kontenery muszą spełniać warunki określone w załączniku konwencji ATP. Dotyczą one m.in.:

1. ogrzewanych środków transportu, które dzięki urządzeniom grzewczym potrafią utrzymywać temperaturę wewnątrz próżnego nadwozia nawet do 12 godzin;
2. chłodzonych mechanicznie środków transportu, pozwalających na obniżanie temperatury, a następnie utrzymywanie jej wewnątrz próżnego nadwozia (zabudowa z urządzeniem chłodzącym do temp.: od +12°C do 0°C; od +12°C do -10°C; od +12°C do -20°C);
3. izolowanych cieplnie środków transportu;
4. pojazdów do przewozu towarów, których nadwozie wykonuje się z izolowanych termicznie ścian, przez co ograniczają one wymianę ciepła z otoczeniem.

Do konwencji ATP przystąpiły już:

Wielka Brytania, Belgia, Austria, Niemcy, Polska, Portugalia, Norwegia, Maroko, Hiszpania, USA, Węgry, Holandia, Irlandia, Chorwacja, Dania, Słowacja, Słowenia, Włochy, Czechy, Federacja Rosyjska, Kazachstan, Szwecja, Luksemburg, Grecja, Finlandia, Jugosławia.

Szwajcaria nie ratyfikowała jeszcze podpisanej przez siebie umowy, zaś Afryka Południowa zaczęła już prace nad przystąpieniem do Umowy ATP.

Konwencja CMR – konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) została podpisana w 1956r. w Genewie. Jest to jedna z podstawowych regulacji prawnych dotyczących transportu. Ma ona zastosowanie przy wykonywaniu zarobkowego przewozu drogowego rzeczy pod warunkiem, że miejsce nadania towaru i miejsce przeznaczenia znajdują się w dwóch różnych krajach (przy czym przynajmniej jedno z nich musi być stroną umowy). Konwencji CMR nie stosuje się w przypadku przewozu: przesyłek pocztowych, zwłok, rzeczy przesiedlenia. Co ważne, przy stosowaniu Konwencji przewoźnik odpowiada za czynności podejmowane przez swoich pracowników, jak za swoje własne.

Dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu (w takiej sytuacji nadal podlega ona przepisom). List wystawia się w trzech egzemplarzach, wszystkie na prawach oryginału, z których każdy ma taką samą moc prawną i dowodową. Jest on podpisany i ostemplowany przez nadawcę i przewoźnika. Pierwszy egzemplarz zostaje u nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce i jest przeznaczony dla odbiorcy, trzeci zatrzymuje przewoźnik. Czasem występuje czwarty egzemplarz, tzw. czarna kopia, służący jedynie celom statystycznym. Jeżeli towar ma zostać załadowany na różne pojazdy lub przewiezionych ma zostać kilka partii towarów, zarówno nadawca, jak i przewoźnik mają prawo wymagać wystawienia tylu listów przewozowych, ile pojazdów należy użyć lub ile jest rodzajów bądź partii towarów.



Postanowienia prawa wewnętrznego poszczególnych państw określają, jaki podmiot jest uprawniony do prowadzenia działalności w zakresie międzynarodowego transportu drogowego. W Polsce kwestie te są unormowane w ustawie o transporcie drogowym.

Konwencja CMR ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do przewozów wykonywanych na podstawie umowy przewozu samochodami, pojazdami członowymi, przyczepami i naczepami. Nie stosuje się jej do umowy spedycji, tj. umowy, istotą której nie jest wykonywanie przewozu, a jedynie jego organizacja. UWAGA: przewoźnik nie musi osobiście wykonywać przewozu. Może go powierzyć innemu przewoźnikowi. O tym czy konwencja ma zastosowanie decyduje nie rodzaj czynności

podejmowanych w ramach wykonywania umowy, a treść zobowiązania. Jeżeli istotą umowy jest wykonanie przewozu, to znajdują w niej zastosowanie przepisy konwencji. Należy zatem przyjąć, że strona działa jako spedytor, a nie jako przewoźnik podlegający Konwencji CMR tylko wtedy, gdy w sposób wyraźny zobowiązuje się jedynie do zorganizowania przewozu.

Konwencja TIR – porozumienie celne, które dotyczy między-narodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR

Konwencja TIR jest to porozumienie celne, które dotyczy międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR. Umowa ta została sporządzona w Genewie 14 listopada 1975 roku. Zaczęto ją stosować już po zakończeniu II wojny światowej. Dzięki niej do przewozów międzynarodowych towarów wykonywanych pojazdami drogowymi został wprowadzony dokument gwarancyjny – karnet TIR.

Ta umowa dot. międzynarodowego tranzytu towarów samochodami ciężarowymi pozwala uprościć procedury na granicach oraz w urzędach celnych. Powoduje to wzrost efektywności przewozów drogowych.

Tzw. „operacja TIR” to termin wprowadzony przez tę konwencję, który oznacza przewóz towarów z jednego urzędu celnego do drugiego, zgodnie z „procedurą TIR”. Pojazdy, które poruszają się na karnecie TIR zostają zaplombowane i sprawdzone w urzędzie celnym czy też na granicy państwa wywozu ładunku. Następnie odplombowuje się je i ponownie kontroluje w kraju docelowym ładunku. Na mocy tej konwencji międzynarodowy tranzyt drogowy mija kolejne państwa tranzytowe z formalnościami zredukowanymi do minimum.

Konwencja TIR zwalnia od odprawy celnej pod warunkiem:

1. posiadania świadectwa zdolności technicznej pojazdu, które pozwala na międzynarodowy przewóz towarów,
2. zaplombowania ładunku jako tzw. przesyłki celnej,
3. poruszania się pojazdu tylko określoną z góry bądź zaakceptowaną przez władze celne trasą,
4. zaopatrzenia skrzyni ładownej pojazdu w plomby celne (przez władze celne kraju wysyłki towaru).

Przewozy towarów z wyjściowego urzędu celnego danego państwa do docelowego urzędu celnego drugiego państwa wykonuje się przy pomocy pojazdów drogowych (motorowy pojazd drogowy, naczepa) bądź też pojazdów drogowych złączonych (np. ciągnik siodłowy z naczepą).

Towary często są dostarczane przy użyciu kontenerów, czyli specjalnych, trwałych pojemników będących całkowicie lub częściowo zamkniętych pomieszczeń. Ułatwiają one przewozy towarów

jednym bądź kilkoma rodzajami transportu bez ich przeładunku. Konwencja TIR określa wielkość kontenera na objętość co najmniej 1 metra kwadratowego.

Pojazd dysponujący towarem z zastosowaniem karnetu TIR należy zaopatrzyć w tabliczkę – niebieską z białym literowym skrótem: TIR.

Konwencję TIR ratyfikowało 48 państw:

Afganistan, Iran, Algieria, Belgia, Bułgaria, Chile, Cypr, Chorwacja, Czechy, Estonia, Holandia, Finlandia, Francja, Białoruś, Grecja, Hiszpania, Dania, Irlandia, Izrael, Kanada, Kuwejt, Korea Południowa, Litwa, Polska, Łotwa, Luksemburg, Malta, Maroko, Mołdawia, Norwegia, Austria, Portugalia, Rosja, Republika Federalna Niemiec, Rumunia, Słowacja, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Szwajcaria, Słowenia, Szwecja, Włochy, Turcja, Tunezja, Albania, Urugwaj, Węgry, Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii.



Konwencja wiedeńska – konwencja ONZ o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów

Sporządzona pod auspicjami ONZ konwencja o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów z 1980 roku, potocznie nazywana konwencją wiedeńską, z założenia stanowić ma instrument usprawniający handel międzynarodowy. Zamysłem jej twórców było stworzenie zbioru jednolitych zasad, oderwanego od porządków prawnych poszczególnych krajów, lecz jednocześnie czerpiącego z ich łącznego dorobku. Równocześnie przewidziane w niej rozwiązania mają odpowiadać powszechnie akceptowanym w obrocie międzynarodowym standardom. Według wielu konwencja rzeczywiście realizuje postawione jej cele i zawiera stosunkowo rozsądne i dobrze skonstruowane rozwiązania. Mimo to warto znać choćby jej zarys, zwłaszcza w zakresie, w jakim różni się od prawa polskiego.

Znajomość konwencji wiedeńskiej ma duże znaczenie praktyczne, bowiem poza Polską dotychczas ratyfikowało ją aż 80 innych krajów z całego świata, w tym prawie wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej (z większych gospodarek brak tylko Wielkiej Brytanii i Belgii), Szwajcaria, Norwegia, USA, Kanada, Rosja, Ukraina, Białoruś, Turcja, Chiny, Korea Południowa, Japonia i Australia.

Konwencję wiedeńską stosuje się, w pierwszej kolejności, do umów między kontrahentami, którzy mają siedziby handlowe (niekoniecznie pokrywające się z rejestrowymi) w państwach, które ją przyjęły. Może ona jednak znaleźć również zastosowanie, gdy tylko jedno z tych państw ratyfikowało konwencję, a przepisy prawa prywatnego międzynarodowego wskazują, że prawo właśnie tego państwa jest właściwe dla danej umowy (będzie to, co do zasady, prawo kraju sprzedawcy). Przykładowo, kontrakt na eksport z Polski do Wielkiej Brytanii może podlegać konwencji, mimo że ta ostatnia nie jest jej sygnatariuszem.

W każdym z powyższych wypadków zastosowanie konwencji wiedeńskiej może zostać wyłączone przez odpowiednie postanowienie zawarte w umowie. W obrocie towarowym kontrakt często przybiera formę formularza zamówienia, akceptowanego przez kontrahenta – w takim wypadku klauzulę najlepiej również ulokować na tym formularzu. Warto też pamiętać, że nie zastępuje jej, co do zasady, klauzula wyboru prawa krajów jednego z kontrahentów – chyba że jest to kraj niebędący sygnatariuszem konwencji.

Z definicji konwencja wiedeńska stosuje się do umów sprzedaży towarów, przy czym wprost wyłączone spod zakresu jej zastosowania jest zbycie m.in. statków wodnych i powietrznych, energii elektrycznej, papierów wartościowych czy udziałów i akcji w spółkach. W braku definicji „towaru” otwarta pozostaje kwestia, czy konwencja może stosować się również do oceny zobowiązań z umów na zbycie dóbr niematerialnych, np. praw do oprogramowania.

Pomimo że formalnie konwencja dotyczy umów „sprzedaży”, może ona również stosować się do kontraktów mieszanych, zawierających elementy usługowe (np. instalacja obiektu, szkolenie obsługi), jeżeli nie stanowią one przeważającej części obowiązków strony. Konwencją jest również objęta sprzedaż przedmiotów, które dopiero mają zostać wyprodukowane, także specjalnie na zamówienie, pod warunkiem że zamawiający nie jest dostawcą „istotnej części” materiałów koniecznych do produkcji. Dlatego należy liczyć się z tym, że konwencja potencjalnie może regulować także stosunki, które pod polskim prawem potraktowano by jako umowę o dzieło lub umowę dostawy.

O tym, że warto zapoznać się z konwencją, świadczy także to, że jej rozwiązania różnią się dość znacznie od ich polskich odpowiedników. Konwencja jest bowiem silnie inspirowana prawem anglosaskim (*common law*), z tradycji którego wywodzą się niektóre z jej co bardziej specyficznych –

przynajmniej z perspektywy prawa kontynentalnego – rozwiązań.

Jednym z nich jest wysoki poziom odpowiedzialności za naruszenie zobowiązań umownych. Inaczej niż w prawie polskim, z odpowiedzialności nie można bowiem zwolnić się, wykazując, że naruszenie wynikało z okoliczności, za które dana strona nie odpowiada (art. 471 Kodeksu cywilnego). Od odpowiedzialności uwalnia jedynie dowód, że naruszenie spowodowała „przeszkoda” (ang. „*impediment*”) od strony niezależna (ang. „*beyond control*”), której nie mogła



przewidzieć lub której nie mogła zapobiec, lub też skutkom której nie mogła zapobiec. Wykładnia tego mechanizmu budzi wiele kontrowersji; w bardzo dużym skrócie można jednak powiedzieć, że dość pewnie można na nim polegać tylko w wypadkach niemożliwości wykonania umowy, siły wyższej lub nadzwyczajnej zmiany okoliczności.

Innym specyficznym rozwiązaniem jest obowiązek minimalizacji poniesionej szkody (ang. „*mitigation*”) poprzez podjęcie „rozsądnych w danych okolicznościach” środków przez stronę poszkodowaną naruszeniem kontraktu. Jeżeli poszkodowany obowiązkowo tego nie dopełni, może stracić prawo do części odszkodowania. Innym limitem odszkodowania przewidzianym w konwencji jest ograniczenie go do tych szkód, które były lub powinny być dla drugiej strony przewidywalne w momencie zawierania umowy. Innymi słowy, strony ponoszą tylko takie ryzyka, z którymi musiały się liczyć podpisując dany kontrakt.

Konwencja wprowadza nieco bardziej elastyczne zasady odstępowania od umowy niż polskie prawo. W szczególności pozwala na zerwanie umowy bezpośrednio po „istotnym” naruszeniu umowy (ang. „*fundamental breach of contract*”), bez wyznaczania dodatkowego czasu na jej wykonanie. Umożliwia także na odstąpienie jeszcze przed takim naruszeniem, jeżeli z okoliczności jasno wynika, że do niego dojdzie, a także gdy kontrahent wprost oświadcza, że umowy nie wykona. Różnic między konwencją a polskim prawem jest oczywiście znacznie więcej. Mimo że nieraz zastosowanie obydwu porządków prawnych może prowadzić do analogicznych skutków, tyle że inną drogą, to jednak można podsumować (w pewnym uproszczeniu), że konwencję wyróżnia większy nacisk na aktywność stron. Konwencja oferuje im wiele elastycznych środków ochrony za cenę podwyższonych standardów staranności i odpowiedzialności.

O zasadach przewidzianych w konwencji warto pamiętać, tak aby zawierając umowy w handlu międzynarodowym mieć świadomość podejmowanych obowiązków i związanych z nimi ryzyk

prawnych. Nie oznacza to jednak, w żadnym wypadku, że konwencja wiedeńska jest instrumentem wadliwym czy wręcz niebezpiecznym. Mimo odmienności od polskiego prawa może ona okazać się pożyteczna zwłaszcza ze względu na swoją „neutralność” (nie narzuca prawa kraju jednej strony jej kontrahentowi) oraz dlatego, że chroni przed potencjalnie nietypowymi, archaicznymi czy chociażby nieznanymi rozwiązaniami obcego prawa, zapewniając elementarnie sprawiedliwy i rozwinięty system prawny, znany rodzimym prawnikom. Ta ostatnia uwaga ma oczywiście znaczenie w kontekście dostępności i kosztów obsługi prawnej ewentualnego sporu wynikłego na tle umowy.

Jeśli mimo potencjalnych walorów strony uznają, że zastosowanie konwencji wiedeńskiej do danej transakcji jest niekorzystne lub niepotrzebne, warto pamiętać, że można z niej zawsze zrezygnować poprzez wprowadzenie odpowiedniej klauzuli do kontraktu.

Konwencja WPT – konwencja o Wspólnej Procedurze Tranzytowej

Tranzyt międzynarodowy to procedura polegająca na przemieszczaniu się zagranicznych towarów (w określonych przypadkach także towarów krajowych) przez terytorium jakiegoś państwa pod dozorem celnym. Polska należy do ważniejszych krajów tranzytowych w Europie.

W większości krajów europejskich, w tym w Polsce, stosuje się krajową procedurę tranzytową, procedurę TIR oraz wspólną (wspólnotową) procedurę tranzytową WPT.

Procedura wspólnego tranzytu (System WPT) odnosi się w szczególności do transportu drogowego a w uproszczonej formie także do transportu kolejowego, morskiego, lotniczego i przesyłowego (rurociągowego). WPT jest stosowana gdy podczas przewozu następuje przekroczenie co najmniej jednej granicy pomiędzy krajami, które podpisały Konwencję.

System WPT pozwala na usprawnienie przewozu przez przejścia graniczne oraz ułatwia stosowanie procedury tranzytowej. Do wspólnej procedury tranzytowej należą kraje Wspólnoty Europejskiej oraz EFTA (Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu). Polska przystąpiła do Konwencji 30.06.1996r.

WPT dzieli się na kilka procedur:

- **Procedura T1** - mogą być nią objęte towary niewspólnotowe, czyli nie pochodzące z krajów Wspólnoty;
- **Procedura T2** – mogą być nią objęte towary wspólnotowe a więc takie, które zostały całkowicie uzyskane lub wytworzone na obszarze celnym Wspólnoty lub towary, które pochodzą z kraju nie należącego do obszaru celnego Wspólnoty jednak znajdują się w wolnym obrocie w jednym z państw członkowskich;
- **Nota tranzytowa** – to dokument, na podstawie którego odbywa się przewóz towarów;
- **Urząd celny wyjścia** – dokonuje się w nim objęcia towarów procedurą WPT;
- **Urząd celny tranzytowy** (urząd przywozu i wywozu);
- **Urząd celny przeznaczenia** – następuje w nim zakończenie procedury WPT;
- **Urząd składania gwarancji** – przy przewozach drogowych należy złożyć oświadczenie o udzieleniu gwarancji generalnej lub ryczałtowej.

Aby zrealizować procedurę WPT główny zobowiązany musi albo sam albo poprzez wyznaczenie upoważnionego przedstawiciela złożyć zgłoszenie w urzędzie celnym wyjścia. Zgłoszenie dokonuje się na formularzu SAD (kartka 1, 4, 5, 7), który staje się następnie notą tranzytową. Jeśli ma być zgłoszonych wiele pozycji towarowych (nie więcej niż 99), to należy złożyć formularz uzupełniający SAD-BIS lub listy towarowe dołączone do formularza SAD. Oprócz tego trzeba dołączyć dokumenty

przewozowe (list CMR), potwierdzenie uzyskania gwarancji oraz inne dokumenty wymagane na podstawie odrębnych przepisów.

W urzędzie celnym wyjścia zostaje określony termin dostarczenia towarów do miejsca przeznaczenia (termin ten nie powinien wynosić więcej niż 8 dni, z ważnych przyczyn może ulec wydłużeniu). W urzędach celnych tranzytowych składane są formularze TC10 czyli świadectwo przekroczenia granicy. Dokument ten jest dowodem dla urzędu celnego granicznego, że towar wjechał na terytorium danego kraju.

Najczęściej na przewożony towar zostaje nałożone zamknięcie celne przez funkcjonariusza celnego (rzadko dokonuje się rewizji towarów). Jeśli wszystko przebiegnie prawidłowo urząd celny wyjścia zamyka tranzyt i zwalnia gwarancję.

Podstawową zasadą procedury WPT jest jak największe uproszczenie dokonywanych formalności w urzędach celnych przy przewozach

międzynarodowych. Dzięki wspólnej procedurze tranzytowej ograniczono do minimum wymagane czynności na przejściach granicznych. Uproszczono schemat zapisów w różnych językach więc dokumenty są zrozumiałe niezależnie od użytej wersji językowej. Usystematyzowano terminologię i wprowadzono jednolity dokument administracyjny. To znaczne korzyści zarówno dla nadawców, przewoźników, odbiorców i funkcjonariuszy celnych.

Wszystko to wpływa w istotny sposób na szybkie i sprawne dostarczenie towarów do miejsca ich przeznaczenia.

ZGŁOSZENIE TRANZYTOWE		PRZEWIĄDANE URZĘDY TRANZYTOWE (KRAJ):
Rodzaj (T1, T2 lub T2F) i numer	Urząd wyjścia	
<p>Oznakowanie środka transportu</p>		<p>WYPEŁNIAJĄ TYLKO URZĘDY CELNE</p> <p>Data przekroczenia granicy</p> <p>.....</p> <p>(Podpis)</p> <p>.....</p> <p>Pieczęć urzędu</p>
<p>TC10 – ŚWIADECTWO PRZEKROCZENIA GRANICY</p>		

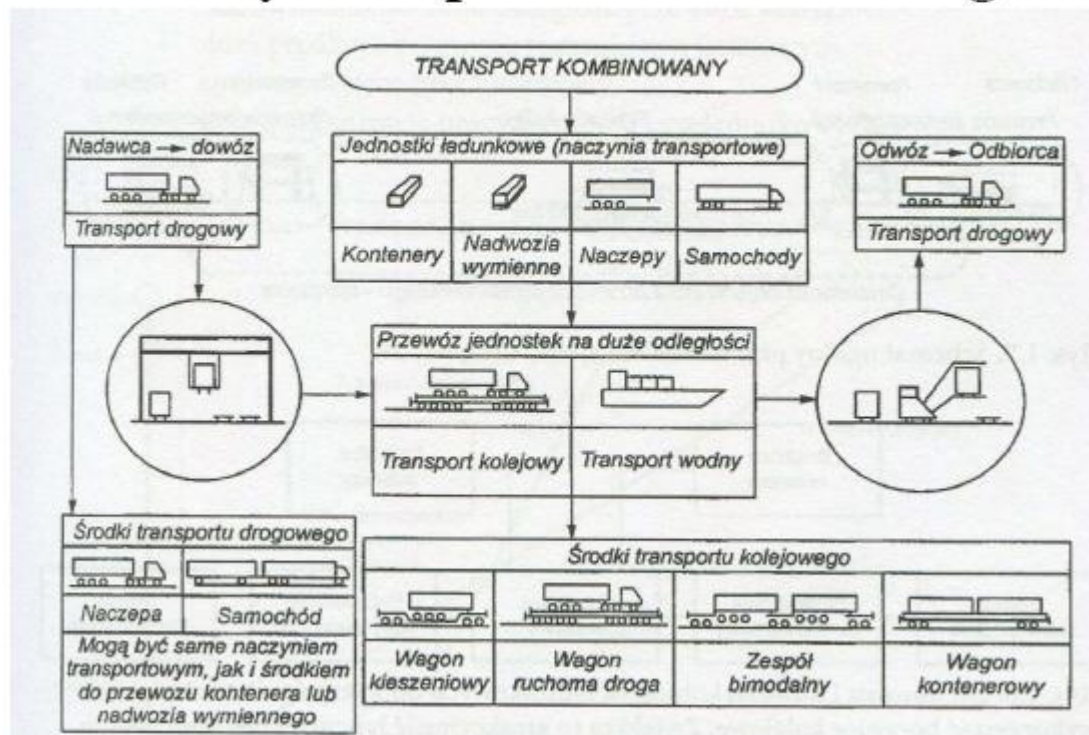
Konwencja Narodów Zjednoczonych o Międzynarodowym Multimodalnym Przewozie Towarów

Pierwsza próba zdefiniowania transportu multimodalnego została podjęta w Konwencji o międzynarodowym transporcie multimodalnym towarów z 1980 r. uchwalonej przez organ ONZ – UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development – Konferencja Narodów Zjednoczonych do Spraw Handlu i Rozwoju). W myśl zawartej w niej definicji międzynarodowy transport multimodalny oznacza „**przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu na podstawie umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego w jednym kraju, gdzie towar przejął w pieczę operator transportu multimodalnego do oznaczonego miejsca przeznaczenia położonego w innym kraju**”.

Konwencja ta implikuje kilka ważnych faktów. Po pierwsze: pojawia się instytucja operatora transportu multimodalnego (ang. *Multimodal Transport Operator – MTO*). Po drugie: powstaje międzynarodowy dokument transportowy *Multimodal Transport Bill of Lading*, którym posługuje się MTO. Po trzecie: w procesie transportowym muszą być zaangażowane co najmniej dwie różne gałęzie transportu. Po czwarte: ładunek przemieszczany jest między dwoma różnymi krajami.

Operatorem transportu multimodalnego jest podmiot gospodarczy podejmujący się wykonania lub zorganizowania przewozu danego ładunku na całej trasie przewozu, na której jest za ten ładunek odpowiedzialny, wystawiający jeden dokument na całą trasę przewozu. Załadowca, którym może być albo eksporter, albo importer, wchodzi w stosunek prawny jedynie z MTO, a nie z poszczególnymi podwykonawcami. Oni z kolei odpowiadają tylko przed MTO, który ich bezpośrednio wynajął do wykonania określonej usługi, działając we własnym imieniu i na własny rachunek.

Elementy transportu intermodalnego



Stosunek prawny między załadowcą a MTO kształtuje umowa o przewóz multimodalny. Na jej podstawie operator rozlicza się za wykonany przewóz oraz odpowiada za ewentualne szkody powstałe podczas przewozu, niezależnie od tego, na jakim odcinku powstała szkoda i kto wtedy był faktycznym wykonawcą przewozu. Fakt, że do transportu multimodalnego zaangażowane muszą być co najmniej dwie różne gałęzie transportu jest oczywistym kryterium zastosowania tej konwencji, gdyż stanowi jeden z warunków racjonalizacji przewozu ładunków, a prawidłowa organizacja przewozu multimodalnego polega na prawidłowym, w sensie ekonomicznym, technicznym i organizacyjnym, wykorzystaniu dostępnych gałęzi i środków transportu. Znaczenie wymogu wymiany ładunku pomiędzy dwoma różnymi krajami jest, wydaje się, zbędne i czysto teoretyczne. Międzynarodowy transport multimodalny uregulowany tą konwencją nie obejmuje niektórych relacji przewozowych, a zatem nie dotyczy całej dziedziny transportu wielogałęziowego. Bo czyż nie jest transportem multimodalnym przewóz ładunku na podstawie wspomnianej umowy, wykonywanej przez MTO, ale np. między wschodnim a zachodnim wybrzeżem USA? A przecież przeciętne odległości, na które przewozi się ładunki w transporcie multimodalnym w USA są nierzadko większe od podobnych, ale dokonywanych na terenie Europy (średnia odległość przewozów w USA wynosi 1600 km). Chociaż cytowana Konwencja nie weszła w życie, to jednak definicja transportu multimodalnego w niej zawarta zyskała sobie międzynarodową aprobatę. Stosowana jest nie tylko w materiałach i dokumentach wydawanych przez UNCTAD, lecz także przez Międzynarodową Izbę Handlową (ang. *International Chamber of Commerce*), czy Międzynarodowe Stowarzyszenie Zrzeszeń Spedytorów FIATA (ang. *International Federation of Freight Forwarders Associations*).